

にいがた都市交通戦略プラン [前期実施計画] 2021年度進行管理総括表

- 2021年度進行管理対象期間：2021年4月1日から2022年3月31日まで
- 進行管理対象施策数：122施策
- 2021年度評価確認基準

(i)	2021年度 成果指標 達成・確認状況
達成・確認	1点
未実施・未確認	0点

(ii)	個別施策評価の○の割合 (○の数/全体施策数)
90%以上	3点
80%以上	2点
70%以上	1点
70%未満	0点

(iii)	2021年度 評価 (i) + (ii)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

基本方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略 [都心アクセスの強化]

成果指標

鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加
6.2% (2016年度) → 6.6% (2022年度)

[2021年度] - (2022年度に調査実施予定)

	2016年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		6.432%	6.496%	6.560%	6.624%
実績値	6.240%	-	-	-	-
備考					調査実施予定

※都市交通特性調査は、2022年11月中旬に実施するよう準備中。
調査結果は、2023年3月に公表する予定。

個別施策評価 施策数36の個別施策評価

○：31個 △：5個 ×：0個 [○の割合：86%]

取り組みの方針ごとの評価

- ①都心方面を結ぶ公共交通の利用促進に向けたサービス強化**
(仮称)上所駅の概略設計を実施し新駅設置に向けた進捗があったほか、新バスシステム情報案内サイトの視覚障がい者対応を行うなど、公共交通の利用促進に向けた取り組みを進めた。
- ②鉄道・バス・タクシー等の交通手段間の役割分担と結節強化**
廃止が検討された郊外のバス路線について、新たな事業者に移行した路線の存続を図った。一方、パークアンドライド駐車場整備事業は、JR巻駅と新津駅で社会実験を継続したが、コロナ禍で落ち込んだ利用者数の回復が図られず、目標であった2022年度からの本格運用を延期し、社会実験を延長することとなった。
- ③災害に強く、健全な社会経済活動や渋滞緩和等に必要道路の整備**
万代島ルート線や新潟中央環状道路の整備を推進したほか、緊急輸送道路の無電柱化・橋梁の耐震補強工事を実施した。
- ④地域のまちなかへの居住・施設立地誘導との連携**
昨年度に引き続き、新潟市立地適正化計画に基づき、サービス付高齢者住宅の固定資産税の減税措置を図ることで居住誘導区域への立地誘導を促進させた。

2021年度 評価 (参考)



(iii)	2021年度 評価 (i : 0点) + (ii : 2点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

- ・(仮称)上所駅における概略設計の実施や、新バスシステム情報案内サイトの視覚障がい者対応など、公共交通の利用促進に向けた取り組みが前進した。
- ・パークアンドライド駐車場整備事業では、コロナ禍で落ち込んだ利用者数の回復が図られず、目標であった2022年度からの本格運用を延期せざるを得なくなった。

基本方針 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略 [広域交通との連携強化]

成果指標

来訪者の路線バス利用者数増加
324万人/年 (2017年度) → 422万人/年 (2024年度)
※全国相互利用ICカード利用者数を来訪者数とする

[2021年度] 344万人/年

	2017年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		365万人	386万人	328万人	359万人
実績値	324万人	422万人	296万人	344万人	-
備考				リ्यूと基本ポイント終了 (R3.11/20~)	

※2021年度以降の目標値
「まち・ひと・しごと創生総合戦略(2020-2024)」の日本人延べ宿泊者数の回復水準目標に準じ、2024年までの4年間で新型コロナウイルス感染症拡大前の水準(422万人)に回復させる目標値を設定。(増加量 31.5万人/年)

個別施策評価 施策数13の個別施策評価

○：12個 △：1個 ×：0個 [○の割合：92%]

取り組みの方針ごとの評価

- ⑤土地利用と連携した基幹公共交通軸の形成**
「新バスシステム・BRTの総括」に基づき、バス停上屋及び待合室の整備や公共交通情報案内機器の整備を行うなどのバス待ち環境の改善に取り組んだ。また、古町7番町地区第一種市街地再開発事業(古町ルフル)を計画通りに完了した。
- ⑥駅・港・空港など広域交通拠点と二次交通が連携した主要エリア間のアクセス強化と周遊強化**
JR新潟駅連続立体交差事業が計画通りに進捗しているほか、関連する幹線道路事業も予定どおり進捗している。
広域交通拠点と都市内交通の連携については、コロナ禍においても新潟駅と新潟空港を結ぶリムジンバスの運行を継続したほか、県が主体となり万代島地区へのアクセス向上を目的として既存バス路線「みなと循環線」を延伸する社会実験が開始された。

2021年度 評価 (参考)



(iii)	2021年度 評価 (i : 1点) + (ii : 3点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

- ・2021年度の全国相互利用ICカードの利用者数は、年間344万人であり目標値を上回った。
※ただし、2021年11月20日より終了した「リ्यूと」基本ポイントの影響を考慮する必要がある。
- ・JR新潟駅連続立体交差事業が計画どおりに進捗したほか、「新バスシステム・BRTの総括」に基づくバス停上屋や待合室、公共交通情報案内機器等の整備など、利便性向上に資する取り組みを推進した。

基本方針 まちなかの賑わいを創出する交通戦略 [都心部の移動円滑化]

成果指標

まちなかへの総トリップ数増加
15.4万トリップ /年 (2016年度) → 15.4万トリップ (2022年度)

[2021年度] - (2022年度に調査実施予定)

	2016年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		-	-	-	15.4万トリップ 以上
実績値	15.4万トリップ	-	-	-	
備考					調査実施予定

※都市交通特性調査は、2022年11月中旬に実施するよう準備中。
調査結果は、2023年3月に公表する予定。

新潟市地域公共交通計画 (地域公共交通網形成計画) 成果指標

まちなかにおける路線バスの定時性率増加
87.8%/年・10路線 (2017年度)
→ 87.8%/年・10路線 より向上 (2022年度)

	2017年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		-	-	-	87.8%より向上
実績値	87.8%	89.7%	91.6%	91.6%	
備考					

個別施策評価 施策数23の個別施策評価

○ : 20個 △ : 3個 × : 0個 [○の割合 : 87%]

取り組みの方針ごとの評価

⑦多様な手段による回遊性向上と結節強化

新潟市自転車利用環境計画に基づき、まちなかにおける自転車走行空間ネットワークの整備を前進させた。一方、コロナ禍による観光需要の減少の影響により、ハイヤータクシー協会が主催する観光タクシーに関連する研修会を開催することができなかった。

⑧都心部への通過交通抑制に資する道路の整備

万代島ルート線や出来島上木戸線など、都心部への通過交通抑制に資する幹線道路の整備を推進した。

⑨道路空間の再構築・利活用

歩いて楽しい賑わいのある空間整備に向けた取り組みとして、旧新潟駅前通の公共空間利活用社会実験「流作場 Street Park」を公民連携で実施し、効果の検証を行った。

2021年度 評価 (参考)



(iii)	2021年度 評価 (i : 0点) + (ii : 2点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

・自転車走行空間ネットワークの整備が進んだほか、万代島ルート線及び出来島上木戸線などの都心部への通過交通を抑制するための道路整備事業が進捗した。
・旧新潟駅前通の公共空間利用社会実験「流作場 Street Park」が実施され、まちなかの賑わい創出に向けた取り組みが推進された。

基本方針 暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略 [生活交通の確保維持・強化]

成果指標

区バス・住民バスの利用者数増加
51.3万人 → 38.0万人 → 38.6万人
(2017年度) (2020年度) (2022年度)

[2021年度] 46.3万人 (2021年度目標値 : 38.3万人)

	2017年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		53.3万人	54.4 → 38.0万人	55.4 → 38.3万人	56.5 → 38.6万人
実績値	51.3万人	51.5万人	42.2万人	46.3万人	
備考					

※2021年度以降の目標値
「まち・ひと・しごと創生総合戦略 (2020-2024)」の重要業績評価指標として設定した数値目標であり、2020年度前期 (4月~9月) の実績に基づいた年間推計値 (38万人) をベースに毎年0.3万人 (約1%) 増加させる目標。

個別施策評価 施策数18の個別施策評価

○ : 18個 △ : 0個 × : 0個 [○の割合 : 100%]

取り組みの方針ごとの評価

⑩地域のまちづくりと連携した区内公共交通網の形成

路線バスの運行支援として、国庫補助対象路線及び市単独補助路線の計27路線に対して補助を行い、バス路線の運行を維持した。また、区バスの利便性向上に資する取り組みとして、地域の実情に応じたダイヤ・ルートの変更や小型ノンステップバス車両を導入した。

⑪多様なライフステージのニーズや需要に応じた交通手段の活用

交通事業者の取り組みである児童を対象とした「こどもりゅーと50円」や、新潟駅から万代シティ間及び大学・高校周辺でのワンコインバスなどが実施されたほか、市の事業として高齢者を対象とした高齢者お出かけ促進事業シニア半わりを実施するなど、多様なライフステージのニーズに応じたサービスを展開・継続している。加えて、新型コロナウイルス感染症の対応として、バス・タクシーの事業継続に向けた事業者緊急支援も実施した。

⑫地域主導による計画づくりや運営の支援

住民バスを運営している10団体に対して運営支援を実施した。また、デマンド交通の社会実験を実施している1団体に対して、運行計画の改定に向け助言や意見交換を行うなどの支援を行った。

2021年度 評価 (参考)



(iii)	2021年度 評価 (i : 0点) + (ii : 3点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

・新型コロナウイルス感染症の影響による移動需要の減少に伴い、2021年度の成果指標は当初の目標値を達成できなかった。
・路線バスについて、国庫補助路線や市単独補助路線に対する運行支援を行い、既存路線の運行を維持した。
・区バスについては、地域の実情に応じたダイヤ・ルートに変更したほか、過年度に引き続き小型ノンステップバス車両の入れ替えを進めるなど、利便性向上に向けた取り組みを推進した。

基本方針 みんなで築き上げる交通戦略 [市民や関係者による協働]

成果指標

「自家用車に頼らなければ移動しにくい」と感じる市民の割合減少
78% (2017年度) → 78%より減少 (2022年度)

[2021年度] - (2022年度に調査実施予定)

	2017年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度
目標値		-	-	-	78%より減少
実績値	78%	-	-	-	
備考					調査実施予定

※2021年度に設問を予定していた市政世論調査は、新型コロナウイルス感染症の影響による交通状況の変容を考慮して、2022年度に実施するよう調整。

個別施策評価 施策数32の個別施策評価

○：30個 △：2個 ×：0個 [○の割合：94%]

取り組みの方針ごとの評価

⑬公共交通等の利用促進に向けた情報共有や意識啓発の強化

モビリティ・マネジメントの推進として、ノーマイカーデーの呼びかけによるエコ通勤の啓発を引き続き実施したほか、公共交通の利用促進を目的としたビジネスパーソン向けオウンドメディアにより、広報活動を行った。これらの取り組み等により、新潟市役所の本庁舎・ふるまち庁舎・中央区役所が交通エコロジー・モビリティ財団らのエコ通勤優良事業所に認定・登録された。

⑭ユニバーサルデザインの積極的な導入

道路施設のバリアフリー化施策として、白山駅前バス停1番線にバリアレス縁石を整備し、実運行のバスによるバス停への正着状況の検証を行ったほか、運転士の技術向上にも取り組んだ。また、公共交通施設のバリアフリー化として、区バスに小型ノンステップバス車両3台を導入し、区バスの全小型バス車両のノンステップバス化が図られた。

⑮地域主導による計画づくりや運営の支援 (⑫の再掲)

⑯民間活力による新技術等の導入

多様な交通手段を選択できるまちの実現に向けた取り組みとして、無人管理型のポート間で自由に貸出・返却ができるシェアサイクルの導入に関する検討を実施し、2022年9月1日のサービス開始に結び付けた。また、古町、万代島の2エリアで電動小型車いす「WHILL」の導入実証実験を行った。

2021年度 評価 (参考)



(iii)	2021年度 評価 (i：0点) + (ii：3点)
3~4点	○
1~2点	△
0点	×

・ノーマイカーデーの呼びかけによるエコ通勤の啓発や公共交通の利用促進を図るためのビジネスパーソン向けの広報活動を実施するなど、モビリティ・マネジメントに関する取り組みを推進した。
・区バスにおける小型ノンステップバスを増台したほか、白山駅前バス停にてバリアレス縁石を設置する実証実験を行うなど、バリアフリー化の取り組みが進んだ。
・多様な交通手段の整備を目指し、都心におけるシェアサイクルの導入に向けた検討を行ったほか、電動小型車いす「WHILL」の実証実験を実施するなど、新たなモビリティの導入に関する取り組みが進捗した。